Zainab bte Ahmad lwn Keretapi Tanah Melayu Bhd

MAHKAMAH TINGGI (KUALA LUMPUR) — GUAMAN NO S1-23-128 TAHUN 1992
MOHD NOOR AHMAD H
31 DISEMBER 1999

Undang-Undang Tort — *Kecuaian — Kemalangan di platform stesen keretapi — Pengendalikan keselamatan di kawasan platform oleh defendan dan/atau pekerja atau wakilnya — Perbuatan plaintif dalam perebutan menaiki keretapi — Sama ada defendan bertanggungjawab sepenuhnya atau plaintif turut menyumbang kepada kemalangan*

Undang-Undang Tort — *Ganti rugi — Kemalangan di platform stesen keretapi — Kecederaan teruk di bahagian tangan, hidung dan kedua-dua belah kaki di bawah lutut dipotong — Plaintif hilang keupayaan bekerja dan menjalani hidup biasa — Penjagaan setiap masa — Sama ada keseluruhan jumlah ganti rugi khas dan ganti rugi am tolak 20% liabiliti plaintif sebanyak RM286,729.60 adalah berpatutan*

Plaintif menuntut gantirugi terhadap defendan atas kecederaan teruk yang dialaminya di bahagian tangan, hidung dan kaki di mana kedua-dua belah kakinya di bawah lutut telah dipotong akibat kemalangan di Stesen Keretapi Kuala Lumpur pada 21 Disember 1990. Plaintif telah hilang upaya untuk bekerja dan menjalani hidup yang biasa. Satu writ saman telah difailkan pada 18 Disember 1992. Persoalan pokoknya adalah sama ada defendan cuai atau kecuaian defendan menyebabkan berlakunya kemalangan tersebut dan sama ada plaintif turut menyumbangkannya. Dalam pliding, defendan membangkitkan dua bantahan asas berkisarkan had kuasa tindakan bahawa: (i) plaintif gagal memberi sebarang notis bertulis kepada defendan untuk memulakan tindakan; dan (ii) had masa untuk plaintif memulakan tindakan ini telah luput.

Diputuskan, memberikan penghakiman kepada plaintif terhadap defendan:

(1) Mahkamah berpendapat bahawa kedua-dua bantahan asas itu tidak ada merit di mana pertamanya, plaintif tidak perlu memberi sebarang notis bertulis kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini; dan keduanya, had masa dua tahun itu belum luput lagi kerana masa yang dikira bagi memulakan tindakan ini bagi maksud peruntukan s 77(1) Ordinan Keretapi 1948 ialah ketika writ saman difailkan, iaitu pada 18 Disember 1992 manakala kemalangan berlaku pada 21 Disember 1990 (lihat ms 623G–624B).

(2) Defendan sendiri yang bertanggungjawab di atas wujudnya keadaan penuh sesak sehinggalah keadaan menjadi tidak terkawal dan bertambah buruk lagi sebab defendan tidak menyediakan bilangan pengawal yang mencukupi dalam keadaan sedemikian dan telah gagal menjalankan tugas-tugas sebenar di atas platform itu. Langkah-langkah keselamatan yang diambil oleh defendan itu

tidak mencukupi kerana kemungkinan yang perebutan naik oleh penumpang-penumpang untuk menempah tempat duduk ketika tren sedang bergerak adalah besar, tambah pula keadaan setengah-setengah pintu terbuka menggalakkan mereka melakukan rebutan tempat duduk itu. Sistem perhubungan di antara kakitangan dan pekerja defendan juga adalah lemah. Selanjutnya, mahkamah mendapati bahawa atas imbangan kebarangkalian, plaintif juga terlibat dalam perebutan naik keretapi itu untuk menempah tempat duduk dan ia ditolak dalam perebutan itu (lihat ms 625E–626A).

(3) Mahkamah memutuskan bahawa kecuaian (want of ordinary care) defendan menyebabkan berlakunya kemalangan itu dan plaintif turut menyumbangkannya. Oleh itu, liabiliti ditetapkan 80% oleh defendan dan 20% oleh plaintif (lihat ms 626C).

(4) Mahkamah memberikan penghakiman kepada plaintif terhadap defendan di mana ganti rugi khas adalah sebanyak RM113,712 dan ganti rugi am adalah sebanyak RM244,700. Oleh itu, dengan mengambil kira 80% liabiliti defendan daripada jumlah besar kedua-dua ganti rugi tersebut sebanyak RM358,412, maka defendan patut membayar kepada plaintif ganti rugi sebanyak RM286,726.60 termasuk faedah dan kos (lihat ms 626F–628E).

[**English summary**

The plaintiff claimed damages against the defendant for serious injuries suffered involving hand, nose and foot whereby both feet below the knees were amputed in consequent of an accident which took place at the Kuala Lumpur Railway Station on 21 December 1990. The plaintiff lost the ability to work and to lead a normal life. A writ of summons was filed on 18 December 1992. The main issue was whether the defendant was negligent or whether his negligence caused the accident or whether the plaintiff was contributory negligent in causing the same. In the pleadings, the defendant raised two main objections founded on limitations of actions, ie: (i) that the plaintiff failed to give any notice in writing to the defendant before commencing the action; and (ii) the limitation period for commencing the action had lapsed.

Held, judgment for the plaintiff as against the defendant:

(1) The court is of the opinion that both preliminary objections are without merit in that first, the plaintiff is not required to give any notice in writing before commencing this action; and secondly, the two year limitation period had not expired since the limitation period for commencing this cause of action pursuant to the provisions of s 77 (1) of the Trains Ordinance 1948 is determined by reference to the time the writ of summons is filed, that is on 18 December 1992 while the accident took place on 21 December 1990 (see pp 623G–624B).

(2) The defendant was himself responsible for allowing overcrowding to the extent of causing it to be out of control which was made worse by the failure to assign sufficient number of guards and in the circumstances had failed to perform the proper functions on the platform. The safety measures taken by the defendant were inadequate since the possibility of passengers scrambling to book seats while the train was moving was very high, furthermore the fact that some doors were opened encouraged them to rush for seats. The communication system between the staff and the workers of the defendant was also weak. Further, the court found on the balance of probabilities that the plaintiff was also involved in the scramble for seats during which she was pushed (see pp 625E–626A).

(3) The court found that want of ordinary care on the part of the defendant caused the said accident and that the plaintiff was contributory negligent. As such, liability is fixed at 80% on the part of the defendant and 20% on the part of the plaintiff (see p 626C).

(4) The court gave judgment for the plaintiff as against the defendant whereby special damages awarded is RM113,712 and general damages is RM244,700. Consequently, taking into consideration 80% liability on the part of the defendant from the total damages of RM358,412, the defendant is to pay the plaintiff damages in the sum of RM286,726.60 including interest and cost (see pp 626F–628E).]

Nota-nota

Untuk kes-kes mengenai ganti rugi bagi kecuaian, lihat 12 *Mallal's Digest* (4th Ed, 1996 Reissue) perenggan-perenggan 113–125.

Kes-kes yang dirujuk

Azam bin Kasman & Anor v Ramachandran a/l Muthusamy & Anor [1996] *Mallal's Digest* para 96 (dirujuk)

Harcharan Singh a/l Saudagar Singh v Hassan bin Ariffin [1990] 2 CLJ 393 (dirujuk)

Liong Thoo v Sawiyah [1982] 1 MLJ 288 (dirujuk)

Ng Kat Seng v Selvaraju [1990] *Mallal's Digest* para 527 (dirujuk)

Rajinder Singh a/l Balwant Singh v Koay Teong Chooi [1994] *Mallal's Digest* para 1204 (dirujuk)

Shivanathan v Chang Chong Foo & Anor [1991] *Mallal's Digest* 1000 (dirujuk)

Perundangan yang dirujuk

Akta Keretapi 1991 ss 97, 105(2)

Akta Perlindungan Pihak Berkuasa Awam 1948 s 2(a)

Ordinan Keretapi 1948 ss 77(1), 77(2)

A *T Anandan* (*Suryati bte Sarpi* bersama beliau) (*Nazrin Nasir T Anand & Co*) bagi pihak plainitf.

Mogana RK (*Yusof Abdullah & Partners*) bagi pihak defendan.

Cur Adv Vult

B **Mohd Noor Ahmad H**: Plaintif menuntut gantirugi terhadap defendan atas kecederaan-kecederaan yang dialaminya akibat suatu kemalangan yang berlaku di Stesen Keretapi Kuala Lumpur pada 21 Disember 1990 lebih kurang jam 8 malam.

Pada malam tersebut, ketika plaintif sedang menunggu ketibaan keretapi ke Butterworth di platform ke utara dan apabila keretapi tiba C penumpang-penumpang yang berada di platform tersebut telah berebut-rebut untuk menaiki keretapi itu. Plaintif dikatakan telah terperangkap dalam perebutan tersebut dan terjatuh di antara tebing dan keretapi menyebabkan plaintif mengalami kecederaan yang teruk di bahagian tangan, hidung dan kaki yang mana kedua-dua belah kakinya di bawah lutut telah dipotong. Kini plaintif telah hilang upaya untuk bekerja dan menjalani D hidup yang biasa.

Plaintif berkata kemalangan tersebut disebabkan sepenuhnya oleh kecuaian defendan dan/atau pekerja atau wakilnya dalam mengendalikan keselamatan di kawasan platform atau dalam alternatif, kecuaian defendan menyebabkan berlakunya kemalangan tersebut. Akan tetapi, defendan E menafi penyataan itu dan sebaliknya menekan bahawa kemalangan itu berlaku akibat daripada perbuatan plaintif sendiri yang cuba menaiki keretapi itu dalam perebutan tersebut dalam mana tangannya terlepas dan ia terjatuh.

Dalam pliding, defendan membangkitkan dua bantahan asas yang F berkisar di atas had kuasa tindakan. Pertamanya, plaintif gagal memberi sebarang notis bertulis kepada defendan untuk memulakan tindakan ini sepertimana dikehendaki oleh peruntukan s 77(2) Ordinan Keretapi 1948 ('Ordinan itu'). Dan keduanya, had masa untuk plaintif memulakan tindakan ini telah luput ketika writ saman dimeteraikan dan ditandatangani oleh Penolong Kanan Pendaftar Mahkamah Tinggi. Mengikut s 77(1) G Ordinan itu, had masa ialah dua tahun dari tarikh kemalangan.

Mengikut rekod, kemalangan berlaku pada 21 Disember 1990, Ordinan itu dimansuh dan digantikan dengan Akta Keretapi 1991 ('Akta itu') pada 1 Ogos 1992 dan writ saman difailkan pada 18 Disember 1992.

Saya berpendapat bahawa kedua-dua bantahan asas itu tidak ada merit. H Mengenai yang pertama, plaintif tidak perlu memberi sebarang notis bertulis kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini kerana tindakan ini difailkan selepas Ordinan itu dimansuhkan, dan mengikut peruntukan s 97 Akta itu, Akta Perlindungan Pihak Berkuasa Awam 1948 (Akta ini') adalah terpakai bagi sebarang tindakan terhadap defendan dan di bawah Akta ini tidak diperuntukkan sebarang keperluan untuk memberi notis I bertulis kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini. Dan lagi, walaupun, mengikut peruntukan kecualian, iaitu s 105(2) Akta itu, ada setengah-setengah peruntukan Ordinan itu (yang tidak bercanggah dengan peruntukan Akta itu) masih berkuat kuasa di bawah Akta itu, akan tetapi

peruntukan tentang keperluan notis bertulis itu tidak terpakai lagi kerana Akta itu tidak memperuntukan keperluan itu dan oleh itu ianya bercanggah dengan peruntukan s 97 Akta itu. Tentang bantahan asas kedua, dengan pemansuhan Ordinan itu dan penggantian Akta itu serta pemakaian Akta ini (di bawah s 97 Akta itu) had masa di bawah peruntukan s 2(a) Akta ini adalah 36 bulan. Jika pun Ordinan itu terpakai, had masa dua tahun itu belum luput lagi kerana masa yang dikira bagi memulakan tindakan ini bagi maksud peruntukan s 77(1) Ordinan itu ialah ketika writ saman difailkan, iaitu pada 18 Disember 1992 manakala kemalangan berlaku pada 21 Disember 1990.

Liabiliti:

Seksyen 57(1) Ordinan itu memperuntukkan —

The Railway Administration shall not be liable for personal injury to any passenger except when the personal injury is caused by misconduct or want of ordinary care, diligence or skill on the part of the Railway Administration or its servant.

Pokoknya sekarang ialah sama ada defendan cuai atau kecuaian defendan menyebabkan berlakunya kemalangan itu?

Dari keterangan saksi-saksi bagi kedua-dua belah pihak adalah jelas terbukti bahawa:

(a) Kemalangan itu berlaku dimusim perayaan menjelang Hari Krismas (lihat keterangan SD1).

(b) Terdapat seramai 2,000–3,000 orang di situ (termasuk lebih kurang 1,200 orang penumpang) yang semuanya bertumpu di platform itu yang boleh mengisi cuma 800–900 orang. Pintu masuk ke stesen tidak dikawal. Tiket-tiket dijual melebihi bilangan tempat duduk yang tidak ada nombor (lihat keterangan SD1, SD2 dan eksh D2 ms 33 perenggan 7).

(c) Terdapat hanya 5–7 orang pengawal ditugaskan disitu pada hari itu, walhal pada hari-hari biasa bilangan petugas adalah 9 orang. Pada hari kejadian, keadaan tidak terkawal kerana orang terlalu ramai (lihat keterangan SD1, SD2 dan SD6).

(d) Tugas-tugas SD1 ialah pertamanya, untuk memastikan keretapi bertolak dari stesen, keduanya, mengawasi porter-porter dan ketiganya, berada di platform bagi memastikan penumpang-penumpang tidak melangkah trek keretapi. Pendek kata, ketika itu ia sepatutnya berada di platform itu. Akan tetapi ia tidak dapat menjalankan tugas-tugasnya di platform kerana, atas arahan SD2, ia telah menaiki dan membawa jajaran keretapi masuk ke stesen dan tujuannya berbuat demikian ialah untuk mengawal penumpang-penumpang supaya tidak menaiki teren itu ketika sedang bergerak (lihat keterangan SD1 dan SD2).

(e) Ketika teren masuk ke stesen, ada setengah-setengah pintu gerabak ditutup dan ada setengah-setengah yang terbuka (lihat keterangan SD1).

(f) Sebaik sahaja SD2 menerima mesej dari juru semboyan kabin bahawa koc-koc akan dibawa masuk ke platform itu, SD2 terus membuat pengumuman kepada penumpang- penumpang di platform itu melalui sistem PA memberitahu penumpang-penumpang supaya berdiri jauh dari tepi platform dan jangan menaiki koc-koc yang masih bergerak. Hebahan itu dibuat sekali setiap sepuluh minit. Juga, siren dibunyikan untuk menarik perhatian penumpang-penumpang yang teren sedang masuk ke dalam stesen dan penumpang-penumpang dikehendaki berdiri jauh dari garisan putih yang terdapat di atas platform itu berhampiran dengan tebingnya. (lihat keterangan SD1 dan SD2).

(g) Tiada terdapat sistem perhubungan di antara ketua stesen dan pemandu keretapi ketika teren dibawa masuk ke dalam stesen, tetapi hanya terdapat perhubungan melalui walkie-talkie di antara ketua stesen dan pelansir (lihat keterangan SD2).

(h) SD4 yang merupakan seorang saksi bebas yang berada lebih kurang tiga kaki dari plaintif ketika kejadian itu berlaku nampak plaintif cuba memegang handle tempat naik di pintu keretapi itu ketika sedang menuju naik keretapi itu.

Dari bukti-bukti yang dihuraikan itu, saya berpuas hati bahawa:

(a) Defendan sendiri yang bertanggungjawab di atas wujudnya keadaan penuh sesak dengan orang ramai di atas platform itu dan lebihan penumpang daripada tempat duduk.

(b) Oleh sebab orang terlalu ramai keadaan di situ tidak terkawal dan keadaan itu bertambah buruk lagi sebab defendan tidak menyediakan bilangan pengawal yang mencukupi dalam keadaan sedemikian.

(c) Pekerja defendan, SD1 gagal menjalankan tugas-tugasnya yang sebenar di atas platform itu.

(d) Walaupun pengumuman dibuat dan siren dibunyikan ketika teren dibawa masuk ke dalam stesen demi untuk keselamatan penumpang-penumpang, memandangkan kepada banyaknya orang ramai disitu dan lebihan penumpang daripada tempat duduk, langkah-langkah keselamatan yang diambil oleh defendan itu tidak mencukupi kerana kemungkinan yang perebutan naik oleh penumpang-penumpang untuk menempah tempat duduk ketika teren sedang bergerak akan berlaku adalah besar, tambah pula keadaan setengah-setengah pintu terbuka menggalakkan mereka melakukan rebutan tempat duduk itu.

(e) Sistem perhubungan di antara kakitangan dan pekerja defendan adalah lemah. Sepatutnya, sebagai langkah-langkah keselamatan, setiap kakitangan yang terlibat dengan kemasukan keretapi pada masa itu dibekalkan dengan alat perhubungan yang lengkap supaya semua pihak dapat berhubung di antara satu sama lain dan mengetahui keselamatan di platform terjamin sebelum teren dibawa masuk dan jika berlaku sebarang masalah di platform ketika teren menuju masuk ianya dapat dielakkan dengan segera.

(f) Atas imbangan kebarangkalian, plaintif juga terlibat dalam perebutan naik keretapi itu untuk menempah tempat duduk dan ia ditolak dalam perebutan itu. Sudah tentu plaintif terpaksa tinggalkan beg pakaiannya dengan SP2 supaya senang ia merebut tempat duduk itu. Jika sebenarnya ia sengaja ditolak apabila terperangkap dalam arus gelombang orang ramai sudah tentu SP2 akan turut mengalami nasib yang sama. Dan lagi, sekiranya benar ia ditolak sedemikian sudah tentu fakta yang penting ini diplid secara jelas terlebih awal lagi di perenggan 3 pernyataan tuntutan. Oleh sebab saya berpendapat sedemikian adalah tidak perlu bagi saya mempertimbangkan sama ada plaintif boleh dalam perbicaraan ini membangkitkan isu ia ditolak yang tidak diplid itu.

Dengan yang sedemikian, saya memutuskan bahawa kecuaian (want of ordinary care) defendan menyebabkan berlakunya kemalangan itu dan plaintif turut menyumbangkannya. Oleh itu, liabiliti ditetapkan 80% oleh defendan dan 20% oleh plaintif.

Kuantum

Saya berpuas hati bahawa pendapatan plaintif sebulan ialah RM1,950, iaitu RM1,050 dari pekerjaan di lima buah rumah orang lain dan RM900 dari upah mengurut. Saya berpendapat bahawa jumlah pendapatan dari upah mengurut adalah munasabah kerana ianya melibat 60 jam pada kadar RM15 sejam, iaitu pada purata dua jam sehari. Ini adalah dalam kemampuan plaintif untuk melakukannya kerana jadual kerjanya di rumah orang-orang lain itu semua bermula pada jam 11 pagi dan tamat pada jam 7 malam dan ia lapang sepanjang setiap hari Sabtu.

Dengan yang sedemikian, penghakiman diberi kepada plaintif terhadap defendan seperti berikut:

1	Gantirugi khas	
(1)	Kos pengangkutan keluarga bagi perjalanan pergi dan balik Hospital Universiti pada RM30 setiap hari bagi 49 hari	RM 1,470
(2)	Kos bagi rawatan di Hospital Universiti	RM 2,500
(3)	Kos bagi rawatan tradisional (urut) pada RM50 sehari selama 7 hari	RM 350
(4)	Kos pengangkutan bagi perjalanan pergi balik ke Hospital Universiti untuk rawatan pesakit luar pada RM30 sehari selama 37 kali (RM37 x 37) sejajar dengan keterangan plaintif (SP1), sila rujuk baris 18–22, ms 3 nota keterangan	RM 1,110

(5)	Pakaian dan kasut	RM 100
(6)	Kehilangan pendapatan sebanyak RM1,950 sebulan dari 22 Disember 1990 sehingga 24 September 1996 (RM1,950 x 46 bulan)	RM89,700
(7)	Kos merawat/menjaga plaintif sebanyak RM400 sebulan dari 22 Disember 1990 hingga 24 September 1996 (RM400 x 46 bulan). Ini adalah sejajar dengan keterangan plaintif di baris 16–22, ms 3 nota keterangan. Jumlah RM400 tidak disebut oleh plaintif dalam perbicaraan tetapi plaintif ada menyatakan bahawa beliau dijaga oleh suaminya dan suaminya terpaksa meninggalkan kerja sambilannya sebagai jaga malam yang dibayar gaji sebanyak RM600 sebulan. Pada baris 15–20, ms 11 nota keterangan, keterangan suami plaintif (SP3) menyokong keterangan plaintif. (Sila lihat kes *Liong Thoo v Sawiyah* [1982] 1 MLJ 288).	RM 18,400
(8)	Kos laporan perubatan dan polis	RM 82
	Jumlah	RM113,712

2 Gantirugi am

(1)	Kehilangan kedua-dua belah kaki berdasarkan authoriti-authoriti dan mengambil kira kadar inflasi (lihat kes-kes *Harcharan Singh a/l Saudagar Singh v Hassan bin Ariffin* [1990] 2 CLJ 393; *Ng Kat Seng v Selvaraju* [1990] Mallal's Digest para 527; *Shivanathan v Chang Chong Foo & Anor* [1991] Mallal's Digest 1000; *Rajinder Singh a/l Balwant Singh v Koay Teong Chooi* [1994] Mallal's Digest para 1204 p 522; dan *Azam bin Kasman & Anor v Ramachandran a/l Muthusamy & Anor* [1996] Mallal's Digest para 967 p 461.	RM110,000
(2)	Kehilangan mata pencarian masa hadapan (RM1,950 x 38 bulan) Plaintif berumur 41 tahun semasa kemalangan. Multiplier yang terpakai ialah 55 – 41 ÷ 2 = 7 tahun iaitu 84 bulan tolak 46 bulan yang dituntut sebagai kehilangan pendapatan sebelum bicara dan baki ialah 38 bulan.	RM 74,100

(3)	Penjagaan masa hadapan (RM500 x 28 x 12). Mengambil kira bahawa umur 60 tahun adalah jangka hayat penduduk di Malaysia 60 – 41 = 19, tolak $^1/_3$ daripadanya = 13 tahun. Juga mengambil kira kadar inflasi, RM500 sebulan adalah munasabah. 156 bulan – 46 bulan yang dituntut sebagai kos merawat sebelum bicara = 110 bulan RM500 x 110 bulan)	RM 55,000
(4)	Kerusi roda (sebuah kerusi bagi setiap 11/2 tahun sehingga umur 60 tahun 60 – 48 = 12 tahun (RM700 x 8)	RM 5,600
	Jumlah	RM244,700
	JUMLAH BESAR	RM358,412
	80% liabiliti =	RM286,729.60

3 Faedah diberi sebanyak 8% dari tarikh penyerahan writ hingga penyelesaian bagi gantirugi am (1) sahaja dan 4% dari tarikh kemalangan hingga penyelesaian bagi gantirugi khas.

4 Kos.

Penghakiman diberikan kepada plaintif terhadap defendan.

Dilaporkan oleh Ezatul Zuria Azhari